Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2703**

16. Wahlperiode 25. 09. 2006

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sowie des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes dient der Umsetzung der „Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (‚Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit')" in deutsches Recht.

B. Lösung

Verabschiedung eines Gesetzes mit Regelungen hinsichtlich

- der Zuständigkeit des Bundes für die Wahrnehmung der Aufgaben der Sicherheitsbehörde,
- der Einrichtung eines Beirates für Sicherheitsfragen,
- der Einrichtung einer Untersuchungsstelle,
- der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- der Sicherheitsgenehmigung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
- des Zugangs zu Schulungsmöglichkeiten.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand:

Bund

Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Einnahmen auf Grund der Erhebung kostendeckender Gebühren

nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen der Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erhoben.

Der Verwaltungsaufwand im Eisenbahn-Bundesamt sowie im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ohne Personalmehrung im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel gedeckt werden.

Länder

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

E. Sonstige Kosten

Das Gesetz kann Kosten bei öffentlichen Eisenbahnen bewirken, die über ein Sicherheitsmanagementsystem verfügen müssen, sofern die Anforderungen nicht bereits als erbracht gelten.

Durch das Gesetz können ferner Kosten in geringfügigem Umfang durch die Bildung des Eisenbahnsicherheitsbeirates entstehen.

Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten. Die öffentlichen Haushalte werden nicht belastet, sodass hiervon keine mittelbaren preisrelevanten Effekte ausgehen.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 25. September 2006

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung
eisenbahnrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 1. September 2006 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Angela Merkel

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften[1]

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch das Gesetz vom … (BGBl. I S. …) wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 1f wird durch folgende Absätze ersetzt:

   „(1f) Dem Bund obliegt

   1. die Genehmigung der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und deren Überwachung;
   2. die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen;
   3. die Überwachung der der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen der öffentlichen Eisenbahnen;
   4. die Genehmigung von Schulungseinrichtungen und die Überwachung deren Tätigkeit;
   5. die Eisenbahnaufsicht
      a) in den Fällen der Nummern 1 bis 4;
      b) über die betriebliche Tätigkeit der öffentlichen Eisenbahnen;
      c) über das Herstellen und das Inverkehrbringen von Teilen von Teilsystemen, die Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem sind;
   6. die Führung eines behördlichen Fahrzeugeinstellungsregisters, soweit dieses nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einzurichten ist.

   Der Bund nimmt die Aufgaben nach Satz 1 durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Bundesbehörde als Sicherheitsbehörde wahr.

   (1g) Dem Bund obliegt die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb. Der Bund nimmt diese Aufgabe durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Untersuchungsbehörde wahr, soweit

   1. es sich um einen schweren Unfall im Sinne des Artikels 3 Buchstabe l der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16) handelt oder
   2. hinreichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein anderes als in Nummer 1 genanntes gefährliches Ereignis zu einem schweren Unfall hätte führen können.

   In den übrigen Fällen nimmt das Eisenbahn-Bundesamt die Aufgabe nach Satz 1 als Untersuchungsbehörde wahr. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann im einzelnen Fall jederzeit widerruflich das Eisenbahn-Bundesamt mit Untersuchungshandlungen beauftragen. Im Falle der Beauftragung nach Satz 4

   1. hat das Eisenbahn-Bundesamt die Befugnisse der Untersuchungsbehörde, soweit diese zur Durchführung der beauftragten Untersuchungshandlungen erforderlich sind, und
   2. unterstehen die zuständigen Beschäftigten des Eisenbahn-Bundesamtes unmittelbar den Anordnungen des für die Untersuchung zuständigen Beschäftigten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, soweit die Anordnungen nicht die dienstliche Stellung der Beschäftigten des Eisenbahn-Bundesamtes betreffen.

   Weisungen hinsichtlich der Einleitung oder der Nichteinleitung, des Inhalts und des Umfangs einer Unfalluntersuchung sowie des Untersuchungsberichts oder von Sicherheitsempfehlungen dürfen, vorbehaltlich des Satzes 5 Nr. 2, den mit der Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb betrauten Personen nicht erteilt werden; gleichwohl erteilte Weisungen dürfen nicht befolgt werden. Die Aufgaben und die Befugnisse der für die Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden bleiben im Übrigen unberührt.“

2. § 5a wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 2 Nr. 1 werden nach den Wörtern „Haltern von Eisenbahnfahrzeugen,“ die Wörter „Betreibern von Schulungseinrichtungen im Sinne des § 7d,“ eingefügt.

[1] Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 44, Nr. L 220 S. 16).

b) In Absatz 6 Satz 1 wird die Angabe „§ 5 Abs. 1a, 1b und 2“ durch die Angabe „§ 5 Abs. 1a, 1b, 1f, 1g und 2“ ersetzt.

c) Nach Absatz 6 werden folgende Absätze eingefügt:

„(6a) Die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Ermittlung des Sachverhaltes im Verwaltungsverfahren gelten für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb entsprechend. Die Untersuchungsbehörde ist befugt, eine Versicherung an Eides statt zu verlangen. Zeugen und Sachverständige sind zur Aussage oder zur Erstattung eines Gutachtens verpflichtet; Absatz 5 Satz 3 gilt entsprechend.

(6b) Die für die Einleitung und Durchführung eines Strafverfahrens zuständigen Stellen haben der Untersuchungsbehörde auf deren Ersuchen Zugang zu den Inhalten von Straf- und Todesermittlungsverfahren zu gewähren, soweit dies zur Erfüllung der Aufgaben der Untersuchungsbehörde erforderlich ist und Zwecke des Strafverfahrens oder besondere bundesgesetzliche oder entsprechende landesgesetzliche Verwendungsregelungen nicht entgegenstehen.“

3. § 6 Abs. 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Antragsteller kann jedes Unternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland sein.“

4. § 7a wird durch folgende Vorschriften ersetzt:

„§ 7a
Sicherheitsbescheinigung und nationale Bescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen

(1) Ohne Sicherheitsbescheinigung dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen vorbehaltlich des Absatzes 4 nicht am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Satz 1 gilt nicht für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Schienennetze ohne planmäßigen Übergang von Fahrzeugen nach dem vorgesehenen Betriebsprogramm in oder aus anderen Schienennetzen benutzen, soweit sie nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr oder im Stadtverkehr oder Vorortverkehr genutzt werden.

(2) Die Sicherheitsbescheinigung ist für nach Art und räumliche Ausdehnung festgelegte Eisenbahnverkehrsleistungen auf schriftlichen Antrag für die betreffenden Schienennetze oder Schienenwege öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erteilen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Nachweis erbringt, dass es

1. ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat, das mindestens die Anforderungen des Artikels 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG erfüllt, soweit sich nicht aus einer Rechtsverordnung auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 14 ergänzende Anforderungen ergeben, und
2. die besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb für Personal und Fahrzeuge auf dem betreffenden Schienennetz oder den einzelnen Schienenwegen erfüllt.

(3) Die Anforderungen an die Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems gelten durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen als erfüllt, die einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt haben, dessen Bestellung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde bestätigt worden ist, soweit es sich nicht um Eisenbahnverkehrsunternehmen handelt, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Ein gesonderter Nachweis über die Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 2 Nr. 1 ist für Eisenbahnverkehrsunternehmen in diesen Fällen nicht erforderlich.

(4) Soweit ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilzunehmen beabsichtigt, bereits über eine in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft nach Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG für gleichartige Eisenbahnverkehrsleistungen erteilte Sicherheitsbescheinigung verfügt, darf es im Inland nur mit einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Diese Bescheinigung ist auf Antrag für die betreffenden Schienennetze oder die Schienenwege öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erteilen bei

1. Vorlage einer Darstellung des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnverkehrsunternehmens,
2. Vorlage der nach Artikel 10 Abs. 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG erteilten Bescheinigung und
3. Nachweis, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen die besonderen Anforderungen für den sicheren Betrieb auf dem betreffenden Schienennetz oder den in Frage kommenden Schienenwegen erfüllt.

(5) Soweit ein nichtbundeseigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland eine Sicherheitsbescheinigung beantragt, ergeht die Entscheidung nach Anhörung der für die Genehmigung nach § 6 zuständigen Behörde des Landes.

(6) Die Sicherheitsbehörde entscheidet über einen Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder nationalen Bescheinigung nach Absatz 4 unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage der für die Entscheidung erforderlichen Unterlagen. Stellt die zuständige Behörde vor Ablauf der Frist Mängel der vorgelegten Unterlagen fest, hat sie dem Antragsteller Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. Gibt die Behörde dem Antragsteller Gelegenheit, Mängeln der vorgelegten Unterlagen abzuhelfen, so ist die Frist nach Satz 1 bis zur Behebung der Mängel bis zum Ablauf der zu ihrer Behebung von der zuständigen Behörde gesetzten Frist gehemmt.

(7) Die Sicherheitsbescheinigung nach Absatz 1 und die nationale Bescheinigung nach Absatz 4 gelten, vorbehaltlich des Satzes 3, jeweils für fünf Jahre. Soweit ihre Verlängerung bis spätestens sechs Monate vor Ablauf der Geltungsdauer beantragt wird, gilt die jeweilige Bescheinigung bis zur Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Verlängerungsantrag als weiterhin erteilt. Die Gültigkeit einer nationalen Bescheinigung nach Absatz 4 endet in jedem Fall mit Ablauf der Gültigkeit der von der Sicherheitsbehörde des anderen Mitgliedstaates erteilten Bescheinigung im Sinne des Absatzes 4 Satz 1.

(8) Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung nach Absatz 1 oder der nationalen Bescheinigung nach Absatz 4 hat sicherzustellen, dass die Voraussetzungen, die für die Erteilung der Bescheinigung gegolten haben, auch danach erfüllt bleiben.

§ 7b
Änderungen, Rücknahme und Widerruf der Sicherheitsbescheinigung und nationalen Bescheinigung

(1) Im Falle wesentlicher Änderungen der der Erteilung einer Bescheinigung nach § 7a Abs. 1 oder 4 zugrunde liegenden Verhältnisse hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen unverzüglich die Änderung der erteilten Sicherheitsbescheinigung oder der nationalen Bescheinigung zu beantragen.

(2) Eine Bescheinigung nach § 7a Abs. 1 oder 4 kann im Falle wesentlicher Änderungen von Rechtsvorschriften über die Betriebssicherheit ganz oder teilweise geändert oder widerrufen werden.

(3) Eine Bescheinigung nach § 7a Abs. 1 oder 4 kann ganz oder teilweise widerrufen werden, soweit die in ihr enthaltenen Auflagen nicht erfüllt werden oder die Bescheinigung nicht in der vorgeschriebenen Weise genutzt wird. Satz 1 gilt auch, wenn eine Bescheinigung nicht vor Ablauf eines Jahres nach ihrer Ausstellung genutzt wird.

(4) Im Übrigen bleiben die verwaltungsverfahrensrechtlichen Vorschriften über die Aufhebung von Verwaltungsakten unberührt.

§ 7c
Sicherheitsgenehmigung

(1) Ohne eine Sicherheitsgenehmigung dürfen Betreiber der Schienenwege, Hafenbahnen, Betreiber von Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen und -terminals sowie von Rangierbahnhöfen keine öffentliche Eisenbahninfrastruktur betreiben.

Satz 1 gilt nicht für

1. Schienennetze ohne planmäßigen Übergang von Fahrzeugen nach dem vorgesehenen Betriebsprogramm in oder aus anderen Schienennetzen, soweit sie nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr oder im Stadtverkehr oder Vorortverkehr genutzt werden;
2. Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden.

(2) Die Sicherheitsgenehmigung ist auf Antrag zu erteilen, wenn der Antragsteller den Nachweis erbringt, dass er

1. ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat, das mindestens die Anforderungen des Artikels 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG erfüllt, soweit sich nicht aus einer Rechtsverordnung auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 14 ergänzende Anforderungen ergeben, und
2. die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Schienenwege einschließlich der Steuerungs- und Sicherungssysteme erfüllt.

(3) Der Inhaber der Sicherheitsgenehmigung hat sicherzustellen, dass die Voraussetzungen, die für die Erteilung der Sicherheitsgenehmigung gegolten haben, auch danach erfüllt bleiben.

(4) § 7a Abs. 3 und 5 bis 7 sowie § 7b gelten entsprechend.

§ 7d
Zugang zu Schulungsmöglichkeiten

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, dem Fahr- und Begleitpersonal der Eisenbahnverkehrsunternehmen die erforderlichen Streckenkenntnisse und die erforderlichen Kenntnisse der Betriebsvorschriften und Betriebsverfahren, einschließlich der Signalgebung, der Zugsteuerung und Zugsicherung, sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren durch Schulungen zu vermitteln, soweit Schulungen nicht durch Dritte angeboten werden.

(2) Wer Schulungen im Sinne des Absatzes 1 durchführt, ist verpflichtet,

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen wollen, nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungsmöglichkeiten zu gewähren und Bescheinigungen über die Schulungen auszustellen, soweit derartige Schulungen für die Erfüllung von Anforderungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung vorgeschrieben sind;
2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungseinrichtungen zu gewähren.

(3) Für die Schulungen kann ein angemessenes Entgelt verlangt werden.

(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, ihren gegenwärtigen und früheren Mitarbeitern auf Verlangen die dort erworbenen Qualifikationen, Erfahrungen sowie Teilnahme an Schulungen zu bescheinigen.

§ 7e
Aufnahme des Betriebes

(1) Eine Eisenbahn, die den Betrieb erstmalig aufnimmt, bedarf der Erlaubnis der Aufsichtsbehörde. Die Erlaubnis wird erteilt, wenn die Anforderungen an Eisenbahnen nach diesem Gesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt sind.

(2) Die Erlaubnis gilt als erteilt, wenn der Eisenbahn nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang ihres Antrags eine von dem Antrag abweichende Entscheidung der Aufsichtsbehörde zugeht.

(3) Wesentliche Änderungen des nach Absatz 1 zugelassenen Eisenbahnbetriebes, die die Betriebssicherheit berühren, sind der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde 14 Tage vor Inbetriebnahme anzuzeigen.“

5. § 14 Abs. 7 bis 9 wird aufgehoben.

6. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird durch die folgenden Nummern ersetzt:

„1. über die Anforderungen an Bau, Instandhaltung, Ausrüstung, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neusten Erkenntnissen der Technik oder nach internationalen Abmachungen; dabei können insbesondere geregelt werden:

a) das Erfordernis von Genehmigungen oder Anzeigen,

b) Regelungen über Verbote oder Beschränkungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen, Infrastruktur oder Teilen derselben oder deren Kennzeichnung,

c) wiederkehrende Prüfungen,

d) die Führung von Registern oder Nachweisen, einschließlich deren Aufbewahrung,

e) Mitwirkungspflichten von Eisenbahnen, Herstellern einschließlich deren Bevollmächtigten, Inverkehrbringern oder Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, Infrastruktur oder Teilen derselben,

f) das jeweilige Verfahren, auch in Abweichung von den Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren;

1a. über allgemeine Bedingungen für die Beförderung von Personen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Handelsrechts; dabei können auch Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden;

1b. über die notwendigen Vorschriften einschließlich des Verfahrens zum Schutz der Anlagen und des Betriebes der Eisenbahnen gegen Störungen und Schäden;“.

bb) Die bisherigen Nummern 1a und 1b werden die neuen Nummern 1c und 1d.

cc) Nummer 11 wird wie folgt gefasst:

„11. über Gegenstand, Inhalt und Umfang sowie das Verfahren der Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb einschließlich der Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden und Organen der Europäischen Gemeinschaften; in der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen über

a) die Befugnisse und das Untersuchungsverfahren der zuständigen Behörde,

b) die Mitwirkungs- und Meldepflichten von Eisenbahnen,

c) das Melden und die Berichterstattung über die durchgeführten Untersuchungen

erlassen werden;“.

dd) In Nummer 12 wird der Schlusspunkt durch ein Komma ersetzt; folgende Nummern werden angefügt:

„13. über das Verfahren für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung und der nationalen Bescheinigung nach § 7a sowie der Sicherheitsgenehmigung nach § 7c;

14. über Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme im Sinne der §§ 7a und 7c; dabei können auch Anzeigeerfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden;

15. über Anforderungen an die Betriebssicherheit öffentlicher Eisenbahnen; dabei können auch Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden;

16. über den Zugang zu Schulungseinrichtungen und die Anforderungen an Schulungen und Schulungseinrichtungen; dabei können auch Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden.“

b) In Absatz 3 Satz 1 und Absatz 6 Satz 1 wird jeweils die Angabe „Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a“ durch die Angabe „Absatz 1 Nr. 1“ ersetzt.

c) In Absatz 7 werden

aa) die Angabe „Absatz 1 Nr. 1“ durch die Angabe „Absatz 1 oder 2“ und

bb) das Wort „dienen“ durch die Wörter „oder ausschließlich der Umsetzung der Spezifikationen für das Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 14 der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG dienen“

ersetzt.

7. § 28 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 4 wird durch folgende Regelungen ersetzt:

„4. entgegen § 7a Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 1 am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnimmt,

4a. entgegen § 7b Abs. 1, auch in Verbindung mit § 7c Abs. 4, eine Änderung nicht oder nicht rechtzeitig beantragt,

4b. entgegen § 7c Abs. 1 Satz 1 eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur ohne Sicherheitsgenehmigung betreibt,

4c. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 7e Abs.1 Satz 1 den erstmaligen Betrieb ohne Erlaubnis aufnimmt oder entgegen § 7e Abs. 3 eine Anzeige nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig erstattet,“.

bb) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. einer Rechtsverordnung nach

a) § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, b oder c, Nr. 1b, 11 oder 15,

b) § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe d oder e, Nr. 10, 14 oder 16 oder

c) § 26 Abs. 1 Nr. 4 oder 5 oder Abs. 2 Nr. 1 bis 3 oder 4

oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist."

cc) Die Nummern 7 bis 8 werden aufgehoben.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 5 und 6 Buchstabe b mit einer Geldbuße bis zu 10 000 Euro, in den übrigen Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu 50 000 Euro geahndet werden."

8. In § 29 Abs. 2 erster Halbsatz wird die Angabe „§ 28 Abs. 1 Nr. 4, 7 oder 8" durch die Angabe „§ 28 Abs. 1 Nr. 4, 4a, 4b oder 6 Buchstabe c" ersetzt.

9. Nach § 35 wird folgender § 35a eingefügt:

„§ 35a
Eisenbahnsicherheitsbeirat

Der Eisenbahnsicherheitsbeirat hat die Aufgabe, das Eisenbahn-Bundesamt bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben als Sicherheitsbehörde zu beraten. Er ist gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt berechtigt, Auskünfte und Stellungnahmen einzuholen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist insoweit auskunftspflichtig."

10. Nach § 38 Abs. 5 werden folgende Absätze eingefügt:

„(5a) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bis zum 1. November 2005 eine Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 in der bis zum … [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung beantragt haben und deren Antrag noch nicht unanfechtbar beschieden ist, erhalten nach den bis zum … [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Vorschriften eine Sicherheitsbescheinigung. Die Sicherheitsbescheinigung nach Satz 1 oder eine vor dem … [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] erteilte Sicherheitsbescheinigung gilt längstens bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010.

(5b) Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die am … [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben die Sicherheitsbescheinigung oder die nationale Bescheinigung nach § 7a bis zum Ablauf des 31. Dezember 2008 zu beantragen.

(5c) Öffentliche Betreiber der Schienenwege, Hafenbahnen, Betreiber von Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen und -terminals sowie von Rangierbahnhöfen, die am … [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben die Sicherheitsgenehmigung nach § 7c bis zum … [einsetzen: sechs Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] zu beantragen. Die Sicherheitsgenehmigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung als bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt.

(5d) Soweit eine Sicherheitsbescheinigung, die nach § 14 Abs. 7 in der bis zum … [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung erteilt worden ist, ergänzt, geändert oder aus anderen Gründen erneuert werden muss, ist unverzüglich eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Abs. 1 oder eine nationale Bescheinigung nach § 7a Abs. 4 zu beantragen. Die nach Satz 1 beantragte Sicherheitsbescheinigung oder nationale Bescheinigung gilt jeweils mit dem Antrag bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den jeweiligen Antrag als vorläufig erteilt."

Artikel 2
Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), zuletzt geändert durch Artikel 3 Abs. 49 des Gesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970), wird wie folgt geändert:

1. § 3 Abs.1 Nr. 7 wird wie folgt gefasst:

„7. nach Maßgabe des § 5 Abs. 1g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb,".

2. Folgende Vorschrift wird angefügt:

„§ 5
Eisenbahnsicherheitsbeirat

(1) Beim Eisenbahn-Bundesamt wird ein Eisenbahnsicherheitsbeirat gebildet. Er besteht aus je einem Vertreter der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden sowie einem Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der den Vorsitz führt.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt führt die Geschäfte des Eisenbahnsicherheitsbeirates.

(3) Die Beratungen sind nicht öffentlich. Der Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes oder eine von ihm beauftragte Person nimmt an den Sitzungen teil. Er muss jederzeit gehört werden. Weiteren Personen kann die Teilnahme an den Beratungen auf Antrag eines Mitgliedes des Eisenbahnsicherheitsbeirates oder des Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes gestattet werden.

(4) Der Eisenbahnsicherheitsbeirat gibt sich eine Geschäftsordnung, die der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bedarf."

Artikel 3
Neubekanntmachung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann jeweils den Wortlaut des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Bundeseisenbahnverkehrsverwal-

tungsgesetzes in der ab dem Inkrafttreten dieses Gesetzes geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

Allgemeiner Teil

Die Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sowie des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes dient der Umsetzung der „Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (‚Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit')" in deutsches Recht.

Der Gesetzentwurf enthält Regelungen hinsichtlich

- der Zuständigkeit des Bundes für die Wahrnehmung der Aufgaben der Sicherheitsbehörde,
- der Einrichtung eines Beirates für Sicherheitsfragen.
- der Einrichtung einer Untersuchungsstelle,
- der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- der Sicherheitsgenehmigung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen.
- des Zugangs zu Schulungsmöglichkeiten.

Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Nr. 6a GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 GG) zu.

Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand:

Bund

Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Einnahmen auf Grund der Erhebung kostendeckender Gebühren nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen der Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erhoben.

Der Verwaltungsaufwand im Eisenbahn-Bundesamt sowie im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ohne Personalmehrung im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel gedeckt werden.

Länder

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Sonstige Kosten

Das Gesetz kann Kosten bei öffentlichen Eisenbahnen bewirken, die über ein Sicherheitsmanagementsystem verfügen müssen, sofern die Anforderungen nicht bereits als erbracht gelten.

Durch das Gesetz können ferner Kosten in geringfügigem Umfang durch die Bildung des Eisenbahnsicherheitsbeirates entstehen.

Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, so sind doch Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten. Die öffentlichen Haushalte werden nicht belastet, sodass hiervon keine mittelbaren preisrelevanten Effekte ausgehen.

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Zu § 5 Abs. 1f

Dem Bund obliegen die Aufgaben der Sicherheitsbehörde, welche nach Artikel 16 der Richtlinie 2004/49/EG einzurichten ist.

Zu Nummer 1

Die Aufgabe entspricht der Regelung in Artikel 16 Abs. 2 Buchstabe a, b und d der Richtlinie 2004/49/EG. Dem Bund obliegen sowohl die Genehmigung als auch die Überwachung struktureller Teilsysteme nach Artikel 14 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG.

Ferner genehmigt er die Inbetriebnahmen neuer und wesentlich geänderter Fahrzeuge, die noch nicht Gegenstand einer Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) sind. Sofern für ein strukturelles Teilsystem keine TSI vorliegen, trifft die Genehmigungsbehörde entsprechend den Regelungen der §§ 4 Abs. 4 und 8 der Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (KonVEIV) die Entscheidung über die Inbetriebnahmegenehmigung auf der Grundlage der jeweils anwendbaren Vorschriften.

Zu Nummer 2

Die Regelung folgt aus Artikel 16 Abs. 2 Buchstabe e, erster Halbsatz der Richtlinie 2004/49/EG, wonach die Sicherheitsbehörde für die Erteilung, Erneuerung, Änderung und den Widerruf relevanter Teile der Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigungen sowie die Überprüfung, ob die darin enthaltenen Bedingungen und Anforderungen eingehalten werden, zuständig ist.

Zu Nummer 3

Die Vorschrift regelt die Zuständigkeit des Bundes für die Aufgabe der Sicherheitsbehörde nach Artikel 16 Abs. 2

Buchstabe f, wonach dieser die Beobachtung, Förderung und gegebenenfalls Durchführung und Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems nationaler Sicherheitsvorschriften obliegt. Nationale Sicherheitsvorschriften in diesem Sinne sind unter anderem die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen öffentlicher Eisenbahnunternehmen. Deren Überwachung obliegt dem Bund.

Zu Nummer 4

Der Bund ist für die Genehmigung von Schulungseinrichtungen und die Überwachung deren Tätigkeit zuständig. Nach Artikel 13 Abs.1 Satz 4 der Richtlinie 2004/49/EG sorgt die Sicherheitsbehörde unter anderem dafür, dass die Schulungen und gegebenenfalls die Ausstellung von Zeugnissen mit den Sicherheitsforderungen im Einklang stehen, die in TSI oder in nationalen Sicherheitsvorschriften nach Arti- kel 8 und Anhang II der Richtlinie festgelegt sind.

Zu Nummer 5

Dem Bund obliegt die Eisenbahnaufsicht in den Fällen der Nummern 1 bis 4 auch über nicht bundeseigene Eisenbahnen.

Die Sicherheitsbehörde überprüft auch, ob der Betrieb der Eisenbahnen mit den Anforderungen des Gemeinschafts- und des nationalen Rechts im Einklang steht (Artikel 16 Abs. 2 Buchstabe e, zweiter Halbsatz der Richtlinie 2004/49/EG). Somit obliegt dem Bund auch die Überwachung der betrieblichen Tätigkeit der öffentlichen Eisenbahnen.

Die Vorschrift des § 5 Abs. 1 Buchstabe c regelt die Aufsicht über Teile von Teilsystemen und somit über Interoperabilitätskomponenten nach Artikel 12 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG gemäß Artikel 16 Abs. 2 Buchstabe c der Richtlinie 2004/49/EG. Hierunter fällt auch die Marktaufsicht über Interoperabilitätskomponenten, im Rahmen derer beispielsweise die weitere Verwendung einer Interoperabilitätskomponente untersagt werden kann.

Zu Nummer 6

Die Vorschrift entspricht der bisherigen Regelung des § 5 Abs. 1f.

Zu § 5 Abs. 1g

Dem Bund obliegt die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb.

Die Vorschrift dient der Umsetzung des Artikels 21 Abs. 1 der Richtlinie 2004/49/EG, wonach die in Artikel 19 genannten Unfälle und Störungen von einer ständigen Stelle zu untersuchen sind. Die Aufgabe der Unfalluntersuchung war bislang in § 5a Abs. 1 Nr. 2 den Eisenbahnaufsichtsbehörden zugewiesen und wurde für den Bund gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 7 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom Eisenbahn-Bundesamt wahrgenommen.

Nach Artikel 21 Abs. 6 der Richtlinie können die Mitgliedstaaten die Untersuchungsstelle auch mit der Untersuchung weiterer Eisenbahnunfälle und Störungen betrauen.

Die Aufgaben der Untersuchungsstelle für die in Artikel 19 genannten schweren Unfälle sowie die Unfälle und Störungen, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können, werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wahrgenommen, das die Anforderungen der Richtlinie erfüllt. Es verfügt über mindestens einen Untersuchungssachverständigen, der in der Lage ist, bei Unfällen oder Störungen als Untersuchungsbeauftragter tätig zu werden, und bietet die geforderte Unabhängigkeit, da es organisatorisch, rechtlich und in seinen Entscheidungen von den Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und benannten Stellen sowie von allen Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Untersuchungsstelle kollidieren können, unabhängig ist. Ferner ist auch die funktionelle Unabhängigkeit von der Sicherheitsbehörde und von den Regulierungsstellen gewährleistet.

In den übrigen Fällen, somit insbesondere bei der notwendigen Verfolgung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zur Prävention von Störungen oder Unfällen, nimmt das Eisenbahn-Bundesamt – wie bisher – die Aufgabe der Unfalluntersuchung als Untersuchungsbehörde wahr.

Die Untersuchungsstelle kann je nach Art des zu untersuchenden Unfalls oder der zu untersuchenden Störung auf internen oder externen Sachverstand zurückgreifen. Sie kann insbesondere im Einzelfall jederzeit widerruflich das Eisenbahn-Bundesamt mit Untersuchungshandlungen beauftragen. Im Fall der Beauftragung verfügt das Eisenbahn-Bundesamt über die erforderlichen Befugnisse der Untersuchungsbehörde, und die zuständigen Beschäftigten unterstehen unmittelbar den Anordnungen des für die Untersuchung zuständigen Beschäftigten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Satz 5 stellt klar, dass die Aufgaben und Befugnisse der für die Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden unberührt bleiben.

Zu Nummer 2 (§ 5a)

Zu Absatz 2 Nr. 1

Die Anordnungsbefugnis der Aufsichts- und Genehmigungsbehörden wird gegenüber den Betreibern von Schulungseinrichtungen im Sinne des § 7d erweitert, die Zugang zu ihren Schulungseinrichtungen gewähren müssen. Dies war erforderlich, da die zuständige Behörde die Befugnis benötigt, bei Vorliegen von Diskriminierungen der Schulungseinrichtung aufzugeben, diese Diskriminierungen zu unterlassen.

Zu Absatz 6

Folgeregelung, durch die die Pflichten der Unternehmen, die Eisenbahnfahrzeuge sowie Betriebsleit- und Sicherungssysteme im Inland instand halten, auch gegenüber der Sicherheitsbehörde sowie der Untersuchungsbehörde erweitert werden.

Zu Absatz 6a

Satz 1 dient der Klarstellung. Die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Sachverhaltsermittlung gelten entsprechend für die Untersuchungen der Untersuchungsbehörde.

Die Regelung des § 5a Abs. 5 Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sah bislang lediglich die Möglichkeit

vor, Auskünfte von den nach Absatz 2 Verpflichteten, wie beispielsweise Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den für sie tätigen Personen, zu fordern. Zeugen und Sachverständige konnten nur nach der allgemeinen Regelung des § 26 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vernommen werden, ohne dass diese mangels gesetzlicher ausdrücklicher Regelung zur Aussage verpflichtet waren. Um den Untersuchungsbeauftragten eine effiziente und rasche Aufgabenerfüllung zu ermöglichen, ist die Untersuchungsstelle nunmehr befugt, eine Versicherung an Eides statt zu verlangen. Zeugen und Sachverständige sind zur Aussage oder zur Erstattung eines Gutachtens verpflichtet.

Zu Absatz 6b

Die Neuregelung dient der Umsetzung des Artikels 20 Abs. 2 der Richtlinie 2004/49/EG, wonach den Untersuchungsbeauftragten gemäß den geltenden Rechtsvorschriften und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden so bald wie möglich unter anderem der Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer sowie zu den Ergebnissen von Untersuchungen des Zugpersonals und anderer Eisenbahnbediensteter, die an dem Unfall oder der Störung beteiligt waren, zu gestatten ist.

Zu Nummer 3 (§ 6 Abs. 5)

Die Regelung entspricht Artikel 4 Abs. 1 der Richtlinie 95/18. Gemäß Artikel 8 (neu) der Richtlinie 95/18 sind die Anforderungen an die fachliche Eignung erfüllt, wenn das antragstellende Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird und die erforderlichen Kenntnisse für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Betriebsgenehmigung genannten Geschäftstätigkeit besitzt. Dies wird durch die Sicherheitsrichtlinie konkretisiert, nach der u. a. ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen ist. Die Überprüfung, ob Eisenbahnen die auf EU-Recht beruhenden Vorschriften der Mitgliedstaaten über das Sicherheitsmanagementsystem einhalten, kann nur von der jeweils zuständigen nationalen Behörde vorgenommen werden. Die Zuständigkeit für die Unternehmensgenehmigung und für die Überwachung des Sicherheitsmanagementsystems müssen daher zusammengeführt werden. Daher können Unternehmensgenehmigungen nur von dem Mitgliedstaat erteilt werden, in dem die Eisenbahn ihren Sitz hat.

Zu Nummer 4 (§ 7a)

Die Sicherheitsbescheinigung ist systematisch im Zusammenhang mit der Genehmigung nach § 6 zu sehen, welcher sie nachgeschaltet ist, sowie mit der Aufnahme des Betriebes nach dem bisherigen § 7a, vor der sie vorliegen muss. Die ursprüngliche Regelung des § 7a wird daher nunmehr zur Regelung des § 7e.

§ 7a dient der Umsetzung von Artikel 10 in Verbindung mit Artikel 9 Abs. 1 und 2 sowie Anhang III der Richtlinie 2004/49/EG, welche die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen regeln. Die Neuregelungen ersetzen die bisherigen Regelungen des § 14 Abs. 7 bis 9, die aufgehoben werden. Neu ist, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 9 der Richtlinie 2004/49/EG mit weiterreichenden Anforderungen einrichten müssen. Die Bescheinigung des ordnungsgemäß eingerichteten Sicherheitsmanagementsystems wird europaweit anerkannt, was eine Reduzierung des Prüfaufwandes bei grenzüberschreitend verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen bewirken soll.

Die Vorschrift findet nach Absatz 1 keine Anwendung auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Schienennetze ohne planmäßigen Übergang von Fahrzeugen nach dem vorgesehenen Betriebsprogramm in oder aus anderen Schienennetzen benutzen und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden.

Hiermit wird von der Ausnahmemöglichkeit des Artikels 2 Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG Gebrauch gemacht, wonach Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen, von den Maßnahmen, die zur Umsetzung der Richtlinie getroffen werden, ausgenommen werden können.

Das Allgemeine Eisenbahnbahngesetz gilt gemäß § 1 Abs. 2 AEG nur für Eisenbahnen und nicht für Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes. Diese müssen daher nicht mehr explizit über die Umsetzung der Ausnahmeregelung des Artikels 2 Abs. 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG von der Anwendung der Richtlinie ausgenommen werden.

Nach Absatz 2 hat ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Erlangung einer Sicherheitsbescheinigung den Nachweis zu erbringen, dass es

1. ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat (s. Artikel 10 Abs. 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG) und
2. die besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb für Personal und Fahrzeuge auf dem betreffenden Schienennetz oder den einzelnen Schienenwegen erfüllt (s. Artikel 10 Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG).

Absatz 3 trägt dem Umstand Rechnung, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen Betriebsleiter bestellt haben, deren Bestellung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde bestätigt worden ist, und die sicherstellen, dass die Unternehmen, die sie bestellt haben, ihren Betrieb mindestens so sicher wie bei Einführung eines den Anforderungen der Richtlinie 2004/49/EG entsprechenden Sicherheitsmanagementsystems führen, und die auch intern die entsprechenden Nachweise führen. Ein gesonderter Nachweis über die Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 2 Nr. 1 ist in diesen Fällen nicht erforderlich. Da ausländische Sicherheitsbehörden den Betriebsleiter nicht an Stelle eines Sicherheitsmanagementsystems anerkennen müssen, müssen grenzüberschreitend tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Nachweis ihres Sicherheitsmanagementsystems führen.

Ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche bereits über eine von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft ausgestellte Sicherheitsbescheinigung verfügen, benötigen in Deutschland lediglich eine ergänzen-

de nationale Bescheinigung über die Erfüllung der Anforderungen nach Artikel 10 Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG nach Absatz 4. Das Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 10 Abs. 2 Buchstabe a und die Maßnahmen zur Erfüllung der nationalen Anforderungen nach Artikel 10 Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG sind logisch miteinander verknüpft. Daher werden ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bereits über eine entsprechende Sicherheitsbescheinigung verfügen, in Absatz 4 Nr. 1 verpflichtet, neben der Bescheinigung der betreffenden Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft auch eine Darstellung des Sicherheitsmanagementsystems vorzulegen, damit die Sicherheitsbehörde die Plausibilität der Maßnahmen zur Erfüllung der einschlägigen nationalen Anforderungen überprüfen kann.

Mit der Regelung des Absatzes 5 werden die Länder in den Entscheidungsprozess für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an in ihrem Verantwortungsbereich beheimateten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingebunden.

Die Vorschrift des Absatzes 6 setzt Artikel 10 Abs. 5 der Richtlinie 2004/49/EG um. Satz 2 ist der Systematik der Sicherheitsbescheinigung geschuldet. Ohne ein geprüftes und genehmigtes Sicherheitsmanagementsystem verliert auch eine darauf aufbauende ergänzende nationale Bescheinigung ihre Gültigkeit.

Zu § 7b

In Absatz 1 ist geregelt, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen im Falle wesentlicher Änderungen der der Erteilung einer Bescheinigung nach § 7a Abs. 1 und 4 zugrunde liegenden Verhältnisse unverzüglich die Änderung der erteilten Bescheinigung zu beantragen hat. Eine wesentliche Änderung kann beispielsweise bei der Aufnahme neuer Verkehre vorliegen, wenn sich die Art der Verkehrsleistung ändert (z. B. Erweiterung der Personenverkehrsleistungen auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr oder statt reiner Rangierleistungen nunmehr auch Durchführung von Zugfahrten). Wesentliche Änderungen sind auch dann zu bejahen, wenn die Netze, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen neu befahren will, bisher von der Sicherheitsbescheinigung nicht erfasst sind. Dies können aber auch organisatorische Änderungen sein, die von der ursprünglichen Sicherheitsbescheinigung nicht erfasst sind, wie beispielsweise erhebliche Änderungen der Unternehmensgröße. Das Antragserfordernis kann aber auch von Änderungen der Sicherheitsvorschriften (z. B. Einführung einer TSI mit wesentlich geänderten betrieblichen Regelungen) ausgehen.

Absatz 2 weist auf Auswirkungen von Rechtsänderungen hin.

Absatz 3 eröffnet die Möglichkeit, die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung rückgängig zu machen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen die einschlägigen Anforderungen nicht (mehr) erfüllt. Geregelt wird entsprechend Artikel 10 Abs. 5 Satz 5 der Richtlinie 2004/49/EG auch die Möglichkeit der Rücknahme „vorsorglich beantragter“ Sicherheitsbescheinigungen, wenn von diesen nicht innerhalb eines Jahres nach ihrer Ausstellung Gebrauch gemacht wird.

Zu § 7c

Betreiber der Schienenwege, Hafenbahnen, Betreiber von Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen und -terminals sowie von Rangierbahnhöfen benötigen eine Sicherheitsgenehmigung nach Artikel 11 i. V. m. Artikel 9 und Anhang III der Richtlinie 2004/49/EG.

Die Trennung der Verfahren für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen und Sicherheitsgenehmigungen an die Betreiber der Schienenwege, Hafenbahnen, Betreiber von Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen und -terminals sowie von Rangierbahnhöfen trägt insbesondere den besonderen Anforderungen bezüglich des Baus, der Instandhaltung und des Betriebes ihrer Eisenbahninfrastruktur und der Tatsache, dass eine gegenseitige Anerkennung des Sicherheitsmanagementsystems der Antragsteller durch andere Sicherheitsbehörden entfällt, Rechnung.

In Satz 2 Nr. 1 wird wie bei der Sicherheitsbescheinigung von der Ausnahmemöglichkeit des Artikels 2 Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG Gebrauch gemacht. Für das Betreiben von Schienennetzen ohne planmäßigen Übergang von Fahrzeugen in oder aus anderen Schienennetzen und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, ist keine Sicherheitsgenehmigung erforderlich.

Nummer 2 setzt die Ausnahmemöglichkeit des Artikels 2 Abs. 2 Buchstabe c der Richtlinie entsprechend der Formulierung des § 14 Abs. 1 Satz 4 um.

Das Allgemeine Eisenbahnbahngesetz gilt gemäß § 1 Abs. 2 AEG nur für Eisenbahnen und nicht für Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes. Diese müssen daher nicht mehr explizit über die Umsetzung der Ausnahmeregelung des Artikels 2 Abs. 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG von der Anwendung der Richtlinie ausgenommen werden.

Zu § 7d

Die Vorschrift dient der Umsetzung des Artikels 13 der Richtlinie 2004/49/EG.

Absatz 1 regelt die Verpflichtung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Fahr- und Begleitpersonal der Eisenbahnverkehrsunternehmen bestimmte Kenntnisse zu vermitteln und somit entsprechende Schulungen vorzuhalten, soweit solche Schulungen nicht durch Dritte angeboten werden und derartige Schulungen für die Erfüllung von Anforderungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung notwendig sind.

Absatz 2 verpflichtet die Betreiber von Schulungseinrichtungen, Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu ihren Schulungsmöglichkeiten zu gewähren, sofern derartige Schulungen für die Erfüllung von Anforderungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung erforderlich sind, sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungseinrichtungen zu gewähren.

Betreiber von Schulungseinrichtungen können Eisenbahnen sowie Dritte sein.

Die Schulungen, die im Zusammenhang mit der Genehmigung nach § 6 zu sehen sind, dienen der Vermittlung von

Qualifikationen, die die Eisenbahnen zum sicheren Betrieb benötigen.

Absatz 3 stellt klar, dass für die Schulungen ein angemessenes Entgelt verlangt werden kann.

Absatz 4 dient der Umsetzung der Regelung des Artikels 13 Abs. 3 der Richtlinie 2004/49/EG, wonach Zugführer, Zugbegleiter und Mitarbeiter, die wesentliche Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, zum Zugang zu allen Dokumenten, die ihre Schulungen, Qualifikationen und Erfahrungen belegen, sowie zum Kopieren und zur Weiterleitung dieser Dokumente berechtigt sind.

Das Weitere wird im Verordnungswege geregelt.

Zu § 7e

Enthält die bisherige Regelung des § 7a.

Zu Nummer 5 (§ 14 Abs. 7 bis 9)

Die bisher geltenden Regelungen zur Sicherheitsbescheinigung werden aufgehoben.

Zu Nummer 6 (§ 26)

Zu Absatz 1 Nr. 1

Die Neugliederung erfolgt der Übersichtlichkeit halber.

Zu Absatz 1 Nr. 11

Hierdurch wird die Verordnungsermächtigung insbesondere um Regelungen über das Untersuchungsverfahren erweitert.

Zu Absatz 1 Nr. 13 bis 16

Die Änderungen sollen die weitere Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG auf Verordnungsebene ermöglichen. Sie enthalten Regelungen zur Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung (Nummer 13), zu den Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme (Nummer 14), über Anforderungen an die Betriebssicherheit öffentlicher Eisenbahnen (Nummer 15) sowie dem Zugang zu Schulungseinrichtungen und den Anforderungen an Schulungen und Schulungseinrichtungen (Nummer 16).

Zu Absatz 3

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Neugliederung des Absatzes 1.

Zu Absatz 7

§ 26 Abs. 7 wird um den Bereich der Spezifikationen für das Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 14 der Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG erweitert.

Die Vorschrift, die zudem Verordnungen betrifft, die ausschließlich der Umsetzung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität dienen, wird ferner auf die Verordnungen der Absätze 1 und 2 erweitert.

Zu Nummer 7 (§ 28)

Zu Absatz 1

Zu Doppelbuchstabe aa

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Umbenennung des § 7a in § 7e.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Nummern 4 bis 4b enthalten Ordnungswidrigkeitentatbestände zu den Neuregelungen der §§ 7a bis 7c zur Sicherheitsbescheinigung bzw. nationalen Bescheinigung sowie zur Sicherheitsgenehmigung.

Aufgrund der großen Sicherheitsbedeutung der Sicherheitsbescheinigung bzw. nationalen Bescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung wird mit einer Ordnungswidrigkeit bewährt, wer ohne die erforderliche Bescheinigung am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnimmt bzw. ohne die Sicherheitsgenehmigung eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur betreibt.

Die Schaffung von Ordnungswidrigkeitentatbestände ist aufgrund der Regelung des Artikels 32 der Richtlinie 2004/49/EG erforderlich, der vorsieht, dass die Mitgliedstaaten wirksame, verhältnismäßige, nichtdiskriminierende und abschreckende Sanktionen im Falle von Verstößen gegen die aufgrund der Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften erlassen.

Zu Doppelbuchstabe cc

Die Neugliederung erfolgte der Übersichtlichkeit halber.

Die Bewehrung der Rechtsverordnung nach § 26 Abs. 1 Nr. 1 ist europarechtlich vorgegeben.

Die Verordnungsermächtigung des § 26 Abs. 1 Nr. 1 dient unter anderem der Umsetzung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG. Bei diesen Richtlinien handelt es sich um Richtlinien nach dem so genannten neuen Konzept auf dem Gebiet der gegenseitigen Anerkennung und technischen Harmonisierung zur Erreichung des freien Warenverkehrs. In der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 7. Mai 2003 „Verbesserte Umsetzung der Richtlinien des neuen Konzepts“ (KOM(2003)240) werden geeignete Durchsetzungsmaßnahmen gefordert, um den Bürgern ein hohes Maß an Schutz zu bieten. Für nicht konforme Produkte müssen Sanktionen und Strafen festgesetzt werden, die wirkungsvoll genug sind, um eine abschreckende Wirkung zu entfalten (vgl. Nummer 2.5 der KOM(2003)240). Darüber hinaus sieht Artikel 32 der Richtlinie 2004/49/EG vor, dass die Mitgliedstaaten wirksame, verhältnismäßige, nichtdiskriminierende und abschreckende Sanktionen im Falle von Verstößen gegen die aufgrund der Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften erlassen.

Die gleichen Erwägungen gelten zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs auch für die Verordnung, die der Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinien dient, die untrennbar mit der Verordnung zur Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG verbunden ist.

Die Bußgeldhöhe für Ordnungswidrigkeiten in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 5 und 6 Buchstabe b kann auf bis zu 10 000 Euro, in den übrigen Fällen des Absatzes 1 auf bis zu 50 000 Euro festgesetzt werden. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass die bisherigen Bußgeldhöhen nach Absatz 2 mit bis zu 1 000 Euro, in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 5 und 7a und bis zu 5 000 Euro in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 bis 4, 6, 7 und Nr. 7b bis 9 nicht die europarechtlich geforderte abschreckende Wirkung entfalten, eine Einhaltung der Vorschriften der Verordnungen zu gewährleisten.

Die maximale Bußgeldhöhe orientiert sich an anderen Rechtsvorschriften des technischen Sicherheitsrechts, wo gleiche Erwägungen greifen (vgl. beispielsweise § 63 Abs. 3 BImSchG, § 61 Abs. 3 KrW-/AbfG und § 41 Abs. 2 WHG).

Der Betrieb einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur ohne Sicherheitsgenehmigung nach § 7c ist aufgrund der hohen Sicherheitsrelevanz mit der Errichtung einer Anlage ohne Genehmigung nach § 4 Abs. 1 BImSchG vergleichbar, welcher nach § 62 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 3 BImSchG mit einer Geldbuße bis zu 50 000 Euro geahndet werden kann. Dasselbe gilt für eine Teilnahme am öffentlichen Eisenbahnbetrieb ohne Sicherheitsbescheinigung nach § 7a.

Anzeigepflichten hingegen sind beispielsweise mit der Regelung des § 15 Abs. 1 oder 3 sowie § 67 Abs. 2 Satz 1 des BImSchG vergleichbar, welche nach den §§ 62 Abs. 2 Nr. 1 bzw. 6 i. V. m. Abs. 3 mit einer Geldbuße bis zu 10 000 Euro geahndet werden können.

Die Erklärung für die im Vergleich niedrigere Bußgeldhöhe von bis zu 10 000 Euro für eine unterlassene Anzeige liegt darin, dass ein solcher Verstoß weniger schwer wiegt als beispielsweise das Betreiben ohne Genehmigung.

Zu Nummer 8 (§ 29 Abs. 2)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 9 (§ 35a)

Die Regelung über den Eisenbahnsicherheitsbeirat ist an die Vorschrift des § 35 zum Eisenbahninfrastrukturbeirat angelehnt.

Der Sicherheitsbeirat hat die Aufgabe, das Eisenbahn-Bundesamt bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben als Sicherheitsbehörde nach § 5 Abs. 1f aus Sicht der Länder zu beraten. Das Weitere ist der Neuregelung des § 5 BEVVG (Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes) zu entnehmen bzw. der noch zu erlassenden Geschäftsordnung.

Zu Nummer 10

Zu § 38 Abs. 5a

Die Vorschrift enthält die Übergangsregelung für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bis zum 1. November 2005 nach § 14 Abs. 7 in der bislang geltenden Fassung eine Sicherheitsbescheinigung beantragt haben und über deren Antrag bislang noch nicht abschließend entschieden wurde. Diese Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten eine Sicherheitsbescheinigung nach der bislang gültigen Rechtslage, die bis längstens zum 31. Dezember 2010 gültig ist.

Zu § 38 Abs. 5b

Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die am Tag des Inkrafttretens des Gesetzes bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben die Sicherheitsbescheinigung bzw. nationale Bescheinigung nach § 7a bis zum 31. Dezember 2010 zu beantragen.

Die Vorschrift enthält die Übergangsregelung zur Neuregelung des § 7c. Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die am Tag des Inkrafttretens des Gesetzes bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben die Sicherheitsgenehmigung nach § 7c innerhalb von sechs Monaten zu beantragen. Im Falle rechtzeitiger Antragstellung gilt die Sicherheitsgenehmigung als vorläufig erteilt.

Zu § 38 Abs. 5c

Die Regelung enthält die Übergangsbestimmung für öffentliche Betreiber der Schienenwege, Hafenbahnen, Betreiber von Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen und -terminals sowie Rangierbahnhöfen, die die Sicherheitsgenehmigung nach § 7c bis sechs Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes beantragen müssen.

Zu § 38 Abs. 5d

Bei einer Ergänzung, Änderung oder sonstigen Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung, die aufgrund der alten Rechtslage erteilt wurde, muss unverzüglich eine neue Sicherheitsbescheinigung nach neuem Recht beantragt werden.

Zu Artikel 2

Zu Nummer 1 (§ 3 Abs. 1 Nr. 7)

Die Neufassung der Regelung des § 3 Abs. 1 Nr. 7, die bislang die ausschließliche Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen für Eisenbahnen des Bundes im Eisenbahnbetrieb vorsah, hängt mit der Neuregelung des § 5 Abs. 1g AEG zusammen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist nunmehr nur noch nach Maßgabe des § 5 Abs. 1g AEG für die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb zuständig.

Zu Nummer 2 (§ 5)

Die Vorschrift regelt den Eisenbahnsicherheitsbeirat, der gemäß § 35a die Aufgabe hat, das Eisenbahn-Bundesamt bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben als Sicherheitsbehörde zu beraten. Er wird beim Eisenbahn-Bundesamt gebildet, das auch die Geschäfte führt, und besteht aus je einem Vertreter der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden sowie einem Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Absatz 3 enthält Regelungen über die Beratungen, die nicht öffentlich sind. Das Weitere wird in der Geschäftsordnung geregelt, die der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bedarf.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift ermöglicht eine Neubekanntmachung des Wortlautes des AEG und des BEVVG.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333